

交通部
106 年度施政績效報告

公告日期：107 年 07 月 02 日

壹、前言

一、施政目標及年度施政重點

本部主管全國交通行政及交通事業，負責交通政策、法令規章之釐定和業務執行之督導，業務廣涵通信、運輸、氣象、觀光等範圍，其發展與國家之經濟、社會、國防、外交及民眾日常生活需求等息息相關。隨著社會環境及經貿情勢之變遷，社會大眾對政府之需求日殷、期許愈高。爰此，本部以多元的角度檢討施政，著重、評估建設開發的價值與管理，以「多元共享」及「需求管理」為施政主軸，期能全面維護交通安全，提供全民安心的交通環境。依據行政院 106 年度施政方針，配合中程施政計畫及核定預算額度，並針對當前社會狀況及本部未來發展需要，編定 106 年度施政計畫，其目標與重點如次：

- (一) 提升公共及綠能運輸服務水準。
- (二) 提升海空運服務競爭力。
- (三) 提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值。
- (四) 建構安全交通環境，落實運輸風險管理。
- (五) 提升郵電氣象服務效能。
- (六) 妥適配置預算資源，提升預算執行效率。

二、績效評估作業情形

- (一) 為落實「交通部中程（106 至 109 年度）施政計畫」，本部依據中程施政計畫（106 至 109 年度）之關鍵策略目標對應之關鍵績效指標設定，訂定指標，以衡量本部 106 年度施政績效，各策略績效目標下之衡量指標及目標值，係經本部部務會報研訂，並奉院核定後實施。
- (二) 本部各部內單位及部屬機關之自評作業於 107 年 1 月 31 日前完成；並由本部主任秘書於 107 年 2 月 12 日召集內部單位主管與所屬機關主管，檢討 106 年度關鍵策略目標達成情形，辦理評估作業。

三、外在環境分析及施政目標達成概況

- (一) 交通服務與民眾生活息息相關，近年來由於人口結構高齡化、國人生活水準提升、休閒旅遊需求增加、環保觀念抬頭、消費者意識高漲、無障礙空間之重視、高速鐵路加入營運、高快速公路及都會區捷運系統路網形成，加上國際油價及經濟環境的變動等因素，使得國人對於旅運交通環境的需求日趨複雜且多元。本部充分考量使用者及管理者之需求、因應未來產業、人口結構的變動與科技的進步，依既定的計畫，逐步落實，以具體達成目標，完成對民眾的承諾。
- (二) 本部 106 年度關鍵策略目標共有「提升公共及綠能運輸服務水準」、「提升海空運服務競爭力」、「提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值」、「建構安全交通環境，落實運輸風險管理」、「提升郵電氣象服務效能」、「妥適配置預算資源，提升預算執行效率」等 6 大項，計 17 個關鍵績效指標，茲就各項所訂指標及達成概況分述如下：

1、提升公共及綠能運輸服務水準：

包括「公共運輸市占率」、「例假日臺北高雄尖峰時段旅行時間」、「偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率」、「市區客運無障礙車輛比例」及「提升自行車環島及區域主

幹路網自行車使用成長率」等 5 項衡量指標，其中「例假日臺北高雄尖峰時段旅行時間」、「偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率」、「市區客運無障礙車輛比例」及「提升自行車環島及區域主幹路網自行車使用成長率」4 項衡量指標之達成度均為 100%；另「公共運輸市占率」指標則已於 106 年 12 月 6 日報行政院同意於「公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）」刪除。

2、提升海空運服務競爭力：

包括「國際及兩岸航空客運量（含過境）」、「桃園機場服務品質」、「臺灣國際商港進出港船舶總噸位」及「臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106-110 年）達成之客運量」4 項衡量指標，其中「國際及兩岸航空客運量（含過境）」、「桃園機場服務品質」、及「臺灣國際商港進出港船舶總噸位」3 項衡量指標之達成度均為 100%；另「臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106-110 年）達成之客運量」之達成度為 91.83%。

3、提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值：

包括「觀光產業就業機會」及「觀光外匯收入」2 項衡量指標，達成度分別為 100%、78.02%。

4、建構安全交通環境，落實運輸風險管理：

包括「降低『事故 30 天內死亡案件』道路交通事故」及「飛安風險值」2 項衡量指標，達成度皆為 100%。

5、增進郵電氣象服務效能：

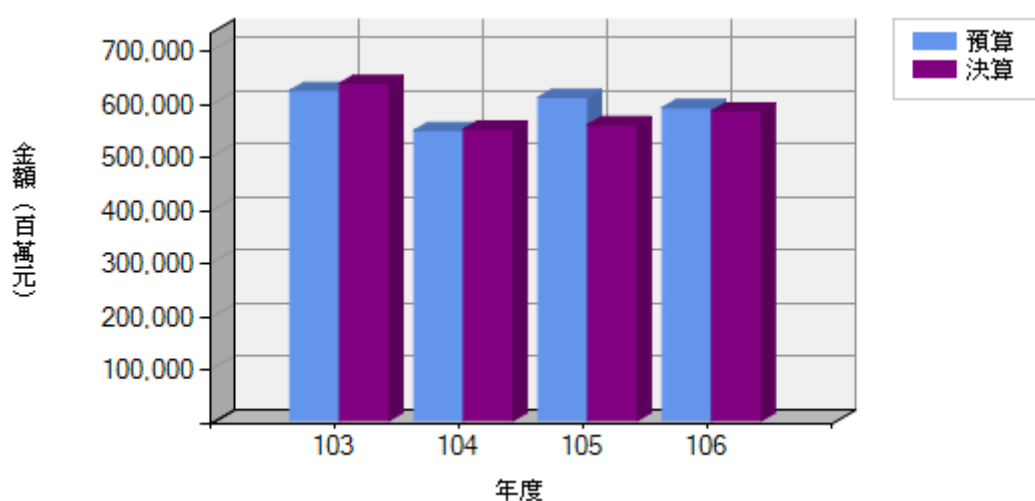
包括「提升掛號小包郵件營運量」及「提升氣象測報效能」2 項衡量指標，達成度分別為 92.79%、100%。

6、妥適配置預算資源，提升預算執行效率：

包括「機關年度資本門預算執行率」及「機關於中程歲出概算額度內編報情形」2 項衡量指標，達成度均為 100%。

貳、機關 103 至 106 年度預算及人力

一、近 4 年預、決算趨勢（單位:百萬元）



預決算單位：百萬元

項目	預決算	103	104	105	106
合計	預算	621,856	546,510	608,772	589,564

	決算	635,330	549,190	557,331	583,429
	執行率 (%)	102.17%	100.49%	91.55%	98.96%
普通基金(總預算)	預算	110,645	105,836	112,117	109,881
	決算	109,619	104,797	110,504	109,467
	執行率 (%)	99.07%	99.02%	98.56%	99.62%
普通基金(特別預算)	預算	0	0	0	1,389
	決算	0	0	0	1,389
	執行率 (%)	0%	0%	0%	100.00%
特種基金	預算	511,211	440,674	496,655	478,294
	決算	525,711	444,393	446,827	472,573
	執行率 (%)	102.84%	100.84%	89.97%	98.80%

*本施政績效係就普通基金部分評估，特種基金不納入評估。

二、預、決算趨勢說明

(一) 預算增減原因分析：

1、普通基金（總預算）：

近 4 年公務預算略有增減，106 年度較 105 年度淨減少 22 億 3,631 萬 9 千元。

(1) 增列原因：主要係臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）、省道改善計畫、臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫、高雄都會區捷運系統紅橘線計畫、臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊線及蘆洲支線建設計畫、臺 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫等編列數較 105 年度增加所致。

(2) 減列原因：主要係公路公共運輸提昇計畫、臺北都會區大眾捷運系統環狀線建設計畫（第一階段）、臺中都會區鐵路高架捷運化計畫、金門大橋建設計畫、生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）等編列數較 105 年度減少所致。

2、普通基金（特別預算）：

102 至 105 年度本部無編列特別預算，106 年度編列前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算 13 億 8,887 萬 7 千元。

3、特種基金：

(1) 營業基金：

近 4 年基金預算略有增減，106 年度較 105 年度淨減少 229 億 1,611 萬 4 千元。

A、增列原因：主要係因臺鐵局臺鐵整體購置及汰換車輛計畫編列數增加，及機場公司道面整建、WC 滑行道遷建及雙線化、空側設施強化與機場第三航站等重大建設支出增加所致。

B、減列原因：主要係中華郵政公司保險賠款與給付減少，及港務公司用人費用減少所致。

(2) 交通作業基金：

近 4 年基金預算略有增加，106 年度較 105 年度淨增加 65 億 2,310 萬 5 千元，主要係民航事業作業基金松山機場 10 跑道端北側跑道地帶、安全區與燈光區用地取得計畫

及撥用松山機場入口處等案依土地取得進度編列預算增加，國道公路建設管理基金之國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫奉院核准 107 年度預算於 106 年度先行辦理，高鐵基金配合雲林縣政府辦理聯外道路工程預定進度編列 106 年度補助經費預算，及觀光基金新增重要觀光景點建設中程計畫—通用旅遊環境設施改善計畫所致。

(3) 航港建設基金：

近 4 年基金預算略有增減，106 年度較 105 年度淨減少 19 億 6,801 萬 4 千元，主要係「臺灣國際商港未來發展及建設計畫（106-110 年）」係 106 年度新興計畫，配合計畫期程、工程進度編列預算，及「基隆港（含臺北港、蘇澳港）101-105 年實質建設計畫—航港建設基金辦理部分」、「臺中港 101-105 年實質建設計畫—航港建設基金辦理部分」至 105 年度屆期所致。

(二) 預、決算落差原因分析：

1、普通基金（總預算）：

106 年度決算數較預算數減少 4 億 1,358 萬 4 千元，主要係本部暨所屬機關人事費賸餘、公共建設計畫「花東鐵路雙軌計畫」及「恆春觀光鐵路計畫」先期規劃作業進度不如預期、「基隆火車站都市更新站區遷移計畫」、「智慧運輸系統發展計畫」等工程發包節餘、「臺鐵北迴線蘇新-花蓮間瓶頸路段工程設計費」因可行性研究結果暫不執行，及「高速鐵路後續工程建設計畫」因高鐵公司於高鐵財務改善完成後撤回仲裁案致法律顧問費賸餘等所致。

2、特種基金：

(1) 營業基金

106 年度決算數較預算數淨增加 87 億 95 萬 1 千元。

A、增列原因：主要係中華郵政公司匯率波動外幣兌換損失增加致營業成本增加所致。

B、減列原因：主要係臺鐵局因服務費用受臺電調降費率及實施節能控管致電費減少、自動驗票機等設備例行性保養需求減少致修護費減少、債務利息因本年發行商業本票及短期借款平均利率降低而減少，港務公司因用人費用及各項維護、外包費支用減少、高雄港客運專區建設計畫，計畫場址土壤遭油污染，因依環保法令處理及驗證等耗時 2 年 9 個月，致延遲工程進度，及機場公司因部分購建固定資產計畫考量施工對公司整體營運之影響、交通維持周全性等因素，進場施作略有延遲，致工程進度落後所致。

(2) 交通作業基金

106 年度決算數較預算數淨減少 115 億 2,754 萬 7 千元。

A、增列原因：主要係高鐵基金因銷貨成本併決算認列專案讓售臺南站 224 地號予中央研究院所致。

B、減列原因：主要係民航事業作業基金因用地取得計畫作業延遲、協議價購結餘，部分工程受經費審議時程推遲、工程流標等影響，及國道公路建設管理基金因有償撥用延遲辦理、用地拆遷補償未達成協議、配合民航局區段徵收用地延遲及各項履約爭議程序尚未完成，爰保留相關款項或停止執行所致。

(3) 航港建設基金

106 年度決算數較預算數淨減少 28 億 9,445 萬 2 千元，主要係「港灣建設計畫」因部分工程經港務公司評估後合併辦理，經費停支；另有工程因交通衝擊因素需與地

方居民協調致暫緩發包；「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫」因鋼板樁試驗結果未達契約標準，需拆除重作，工進已於12月趕上，惟廠商不及請款所致。

三、機關實際員額

年度	103	104	105	106
人事費占決算比例(%)	11.65%	12.55%	11.79%	11.64%
人事費(單位：千元)	74,033,488	68,944,704	65,700,856	67,882,640
合計	54,812	54,467	55,077	55,019
職員	51,733	51,474	52,190	52,235
約聘僱人員	1,616	1,592	1,577	1,568
警員	68	64	61	58
技工工友	1,395	1,337	1,249	1,158

*警員包括警察、法警及駐警；技工工友包括駕駛；約聘僱人員包括駐外僱員。

參、關鍵策略目標達成情形（「★」表示綠燈；「▲」表示黃燈；「●」表示紅燈；「□」表示白燈）。「初核」表示部會自行評估結果；「複核」表示行政院評估結果。

一、關鍵策略目標

(一) 關鍵策略目標：提升公共及綠能運輸服務水準。

1、關鍵績效指標：公共運輸市占率

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	--	--	--	依據交通部統計處「民眾日常使用運具狀況調查」結果，公式為： $(\text{受訪民眾所有旅次中使用公共運具次數} \div \text{受訪民眾所有旅次中使用公共運具、非機動運具及私人機動運具次數}) \times 100\%$
原訂目標值	--	--	--	16.7%
實際值	--	--	--	0%
達成度	--	--	--	0%
初核結果	--	--	--	□
複核結果	--	--	--	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

依據交通部統計處「民眾日常使用運具狀況調查」結果，公式為： $(\text{受訪民眾所有旅次中使用公共運具次數} \div \text{受訪民眾所有旅次中使用公共運具、非機動運具及私人機動運具次數}) \times 100\%$

績效衡量暨達成情形分析：

有關公共運輸市占率資料係透過本部統計處「民眾日常使用運具狀況調查」所得，惟考量該指標係由電話抽樣調查取得，存有一定誤差，且近幾年差異變化不大，較不易釐清

差異原因及是否為誤差範圍，經本部檢討後，已於 106 年 12 月 6 日報行政院同意於「公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）」刪除該項指標，爰擬依「白燈」評估標準第 2 項評核為「白燈」。

2、關鍵績效指標：例假日臺北高雄尖峰時段旅行時間

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	--	--	--	依據每年 11 月及 12 月各例假日全日統計資料(考量每年 11 月及 12 月較不受連續假期影響，旅行時間統計較具代表性)，採計每日最高旅行時間前 5 筆計算日平均值，各例假日平均值再予平均代表當年「例假日臺北高雄尖峰時段旅行時間」。
原訂目標值	--	--	--	4.6 小時
實際值	--	--	--	4.4 小時
達成度	--	--	--	100%
初核結果	--	--	--	★
複核結果	--	--	--	---

--表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

依據每年 11 月及 12 月各例假日全日統計資料（考量每年 11 月及 12 月較不受連續假期影響，旅行時間統計較具代表性），採計每日最高旅行時間前 5 筆計算日平均值，各例假日平均值再予平均代表當年「例假日臺北高雄尖峰時段旅行時間」。

績效衡量暨達成情形分析：

經統計 106 年 11 月至 12 月間 8 個周末共計 16 個例假日之統計資料，106 年「例假日臺北高雄尖峰時段旅行時間」為 261.5 分鐘（約為 4.4 小時），目標達成率 100%。

3、關鍵績效指標：偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	--	--	--	依據交通部運輸研究所「公共運輸縫隙掃描決策支援系統」之推算結果，公式為： $(\text{人口密度} < \text{全國平均} \frac{1}{5} \text{之鄉鎮區中公車站牌周邊} 500 \text{公尺範圍內涵概之門牌數} \div \text{人口密度} < \text{全國})$

				平均 1/5 之鄉鎮區總門牌數)×100%
原訂目標值	--	--	--	75%
實際值	--	--	--	75.51%
達成度	--	--	--	100%
初核結果	--	--	--	★
複核結果	--	--	--	★

衡量標準：

依據交通部運輸研究所「公共運輸縫隙掃描決策支援系統」之推算結果，公式為：（人口密度低於全國平均 1/5 之鄉鎮區中公車站牌周邊 500 公尺範圍內涵概之門牌數÷人口密度低於全國平均 1/5 之鄉鎮區總門牌數）×100%

績效衡量暨達成情形分析：

依據「公共運輸縫隙掃描決策支援系統」估算，偏鄉地區公車站牌周邊 500 公尺涵蓋之門牌數為 134,978 戶，偏鄉地區總門牌數為 178,761 戶，公路公共運輸空間服務涵蓋率已逾 75%，目標達成率 100%，推估係因偏鄉地區 DRTS 陸續推動。

4、關鍵績效指標：市區客運無障礙車輛比例

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	--	--	--	市區客運無障礙車輛數量/市區客運車輛總數
原訂目標值	--	--	--	49%
實際值	--	--	--	53.44%
達成度	--	--	--	100%
初核結果	--	--	--	★
複核結果	--	--	--	---

--表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

市區客運無障礙車輛數量/市區客運車輛總數

績效衡量暨達成情形分析：

經統計 106 年市區客運無障礙車輛為 5,489 輛，全國市區客運總車輛數為 10,272 輛，無障礙車輛比例已逾 53%，目標達成率 100%。

5、關鍵績效指標：提升自行車環島及區域主幹路網自行車使用成長率

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	--	--	--	環島 1 號線自行車道設置 87 處調查點，每年定期調查通過自行車流量，以分析自行車使用成長率。(基準值為 104 年使用量)
原訂目標值	--	--	--	8%
實際值	--	--	--	8%

達成度	--	--	--	100%
初核結果	--	--	--	★
複核結果	--	--	--	---

--表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

環島 1 號線自行車道設置 87 處調查點，每年定期調查通過自行車流量，以分析自行車使用成長率。（基準值為 104 年使用量）

績效衡量暨達成情形分析：

- 1、交通部於 104 年底結合教育部及各地方政府完成「自行車環島 1 號線」，為探討該路線之建置績效，於建置初期於該線沿線設置 87 處調查點，定期（夏季）調查通過自行車流量，分析該線自行車使用成長率，以作為日後其他路線建置之參考。
- 2、為更精確探討自行車使用成長率，本指標衡量標準係以環島 1 號線 106 年夏季平假日總流量與 104 年（建置前）夏季平假日總流量相比較成長約 8%。

（二）關鍵策略目標：提升海空運服務競爭力。

1、關鍵績效指標：國際及兩岸航空客運量（含過境）

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	國際及兩岸航空旅客人數（含過境）	國際及兩岸航空旅客人數（含過境）	國際及兩岸航空旅客人數（含過境）	國際及兩岸航空旅客人數（含過境）
原訂目標值	3,850 萬人次	4,560 萬人次	4,640 萬人次	4,980 萬人次
實際值	4,480 萬人次	4,836 萬人次	5,241 萬人次	5,488 萬人次
達成度	100%	100%	100%	100%
初核結果	★	★	★	★
複核結果	★	★	★	---

--表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

國際及兩岸航空旅客人數（含過境）

績效衡量暨達成情形分析：

106 年度我國國際及兩岸航線（含過境）旅客量為 5,488 萬人次，已超越目標值 4,980 萬人次，目標達成率 100%。

2、關鍵績效指標：桃園機場服務品質

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	--	--	ASQ 評比排名(參與國際機場協會委託第三方調查之國際機場滿意度排名)	ASQ 評比排名(參與國際機場協會委託第三方調查之國際機場滿意度排名)
原訂目標值	--	--	3 名(年度分組排名)	3 名(年度分組排名)
實際值	--	--	2 名(年度分組排名)	1 名(年度分組排名)
達成度	--	--	100%	100%
初核結果	--	--	★	★
複核結果	--	--	★	---

--表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

ASQ 評比排名（參與國際機場協會委託第三方調查之國際機場滿意度排名）

績效衡量暨達成情形分析：

本項指標之 106 年度目標值係 ASQ 評比 2,500 萬至 4,000 萬旅客量級距分組前 3 名，雖桃園機場已於 106 年起晉升至 4,000 萬以上旅客量分組，然因桃園機場 106 年度評比分數已優於 2,500 萬至 4,000 萬旅客量分組第 1 名之分數，爰預估目標達成率 100%。（前開年度排名將於 107 年 3 月底公布）

3、關鍵績效指標：臺灣國際商港進出港船舶總噸位

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	--	--	--	進出港船舶總噸位
原訂目標值	--	--	--	1,550 百萬噸
實際值	--	--	--	1595.48 百萬噸
達成度	--	--	--	100%
初核結果	--	--	--	★
複核結果	--	--	--	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

進出港船舶總噸位

績效衡量暨達成情形分析：

- 1、臺灣國際商港進出港船舶總噸位為 1,595.48 百萬噸，已超越目標值 1,550 百萬噸，目標達成率 100%。
- 2、港務公司因應船舶大型化及航商聯盟重組，戮力推動各項業務精進方案，提升航商到靠誘因，並興建高雄港第七貨櫃中心，以吸引大型貨櫃船舶靠泊。

4、關鍵績效指標：臺灣國內商港未來發展及建設計畫(106-110 年)達成之客運量

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	--	--	--	金門港、馬祖港、布袋港及澎湖港客運量人數
原訂目標值	--	--	--	335 萬人次/年
實際值	--	--	--	307.63 萬人次/年
達成度	--	--	--	91.83%
初核結果	--	--	--	▲
複核結果	--	--	--	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

金門港、馬祖港、布袋港及澎湖港客運量人數

績效衡量暨達成情形分析：

- 1、106 年度國內商港客運量為 307.63 萬人次（金門 175.44 萬人次、馬祖 17.01 萬人次、布袋：53.81 萬人次、澎湖：61.38 萬人次），目標達成率 91.83%；客運量較前一年度成長 1.86%。

2、金門港及馬祖港客運量多來自小三通旅客，惟因受限於兩岸關係等因素，致使客運量表現未如預期。另布袋港及澎湖港規劃朝觀光遊憩發展，因海運服務品質提升及旅行時間優勢，使得前往澎湖旅客數逐年成長，爰客運量較去年同期上升。

(三) 關鍵策略目標：提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值。

1、關鍵績效指標：觀光產業就業機會

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	--	--	--	觀光產業就業人數
原訂目標值	--	--	--	19.5 萬人次
實際值	--	--	--	20.2 萬人次
達成度	--	--	--	100%
初核結果	--	--	--	★
複核結果	--	--	--	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

觀光產業就業人數

績效衡量暨達成情形分析：

106 年度觀光產業就業人數預估達 20.2 萬人，預計目標達成率 100%。

2、關鍵績效指標：觀光外匯收入

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	平均每人每日消費金額(美元)	觀光外匯收入	觀光外匯收入	觀光外匯收入
原訂目標值	240 美元	4,050 億元(新臺幣)	4,600 億元(新臺幣)	4,800 億元
實際值	224 美元	4,450 億元(新臺幣)	4,639 億元(新臺幣)	3,745 億元
達成度	93.33%	100%	100%	78.02%
初核結果	★	★	★	□
複核結果	▲	★	★	□

衡量標準：

觀光外匯收入

績效衡量暨達成情形分析：

1、106 年度來臺旅客達 1,073.96 萬人次，再創歷年新高，預估創造觀光外匯收入為新臺幣 3,749 億元，達成率約 78%。

2、衡酌全球觀光發展趨勢、旅客消費習性改變及兩岸觀光發展情勢尚未明朗等因素，並為落實觀光新南向政策，本部觀光局業重新擬訂觀光上位計畫「Tourism 2020－臺灣永續觀光發展方案（106-109 年）」，並依各客源市場結構與消費力，核實檢討及下修分年度績效指標，該方案業奉行政院 107 年 1 月 4 日核定，其中 106 年度「觀光外匯收入」目標值已下修為新臺幣 3,750 億元，爰擬依「白燈」評估標準第 5 項評核為「白燈」。另倘以新核定之目標值計算，目標達成率為 99.97%。

(四) 關鍵策略目標：建構安全交通環境，落實運輸風險管理。

1、關鍵績效指標：降低「事故 30 天內死亡案件」道路交通事故

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	--	--	--	道路交通死亡事故

				人數減少比率（基準值為 100 年至 102 年 3 年平均值）
原訂目標值	--	--	--	8%
實際值	--	--	--	12.77%
達成度	--	--	--	100%
初核結果	--	--	--	★
複核結果	--	--	--	★

衡量標準：

道路交通事故死亡事故人數減少比率（基準值為 100 年至 102 年 3 年平均值）

績效衡量暨達成情形分析：

106 年度預估人數為 2,820 人，較基準值 100 年至 102 年 3 年平均值 3,233 人減少 413 人，減少比率為 12.77%，預計目標達成率 100%（正式數值預計 107 年 7-8 月產出）。

2、關鍵績效指標：飛安風險值

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	--	--	--	我國籍民用航空運輸業渦輪噴射飛機單年百萬離場次失事率（A）×75%＋我國籍民用航空運輸業渦輪螺旋槳飛機單年百萬離場次失事率（B）×25%
原訂目標值	--	--	--	0.56 次/百萬離場次
實際值	--	--	--	0 次/百萬離場次
達成度	--	--	--	100%
初核結果	--	--	--	★
複核結果	--	--	--	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

我國籍民用航空運輸業渦輪噴射飛機單年百萬離場次失事率（A）×75%＋我國籍民用航空運輸業渦輪螺旋槳飛機單年百萬離場次失事率（B）×25%

績效衡量暨達成情形分析：

- 1、106 年度我國籍民用航空運輸業渦輪噴射飛機單年百萬離場次失事率為 0 次/百萬離場次，目標達成率 100%。
- 2、依據民航法規及各式規範要求所有航空業者確實遵守，並落實推行之安全管理系統，持續提升飛航安全績效，以達本項目標。

（五）關鍵策略目標：增進郵電氣象服務效能。

1、關鍵績效指標：提升掛號小包郵件營運量

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	--	年度營運量	年度營運量	年度營運量
原訂目標值	--	16,500 千件	18,000 千件	21,000 千件

實際值	--	20401.6 千件	19,728 千件	19,486 千件
達成度	--	100%	100%	92.79%
初核結果	--	★	★	▲
複核結果	--	★	★	---

--表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

年度營運量

績效衡量暨達成情形分析：

- 1、掛號小包郵件營運量係國內掛號小包與國際掛號小包郵件營運量之合計，106 年度營運量為 19,486 件，目標達成率 92.79%。
- 2、國內掛號小包郵件營運量較上年衰退 1.42%，國際掛號小包郵件營運量較上年成長 6.53 %；營運量雖未達預定目標，惟在主要電商平臺陸續推出以行銷費用補貼超商店配免運費策略及該公司調整國內小包資費等影響，造成國內重件小包移轉至包裹之情況下，相較 105 年度之營運量（19,650 千件）仍能大致持平，實屬不易。

2、關鍵績效指標：提升氣象測報效能

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	--	--	--	氣象預報準確度×0.5 (A) + 強震測報效能×0.5 (B)
原訂目標值	--	--	--	85.8 分
實際值	--	--	--	86.13 分
達成度	--	--	--	100%
初核結果	--	--	--	★
複核結果	--	--	--	---

--表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

氣象預報準確度×0.5 (A) + 強震測報效能×0.5 (B)

績效衡量暨達成情形分析：

依據本項指標計算公式〈氣象預報準確度 0.5×(A) + 強震測報效能 0.5×(B)〉

KPI=0.5×85.86 (A) +0.5×86.40 (B) =86.13 分，目標達成率 100%。

(六) 關鍵策略目標：妥適配置預算資源，提升預算執行效率。

1、關鍵績效指標：機關年度資本門預算執行率

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	(本年度資本門實支數+資本門應付未付數+資本門賸餘數)÷(資本門預算數) ×100% (以上各數均含本年度原預算、追加預算及以前年度保留數)	(本年度資本門實支數+資本門應付未付數+資本門賸餘數)÷(資本門預算數) ×100% (以上各數均含本年度原預算、追加預算及以前年度保留數)	(本年度資本門實支數+資本門應付未付數+資本門賸餘數)÷(資本門預算數) ×100% (以上各數均含本年度原預算、追加預算及以前年度保留數)	(本年度資本門實支數+資本門應付未付數+資本門賸餘數)÷(資本門預算數) ×100% (以上各數均含本年度原預算、追加預算及以前年度保留數)

原訂目標值	90%	90%	90%	90%
實際值	80.1%	70%	90.18%	94.02%
達成度	89%	77.78%	100%	100%
初核結果	▲	●	★	▲
複核結果	▲	●	▲	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列
衡量標準：

$(\text{本年度資本門實支數} + \text{資本門應付未付數} + \text{資本門賸餘數}) \div (\text{資本門預算數}) \times 100\%$
(以上各數均含本年度原預算、追加預算及以前年度保留數)

績效衡量暨達成情形分析：

- 1、本部暨所屬機關 106 年度公務預算資本門可用預算數 1,370 億 2,915 萬 9 千元，執行數（實支+應付+節餘數）810 億 7,329 萬 3 千元，執行率 59.16%，未達原訂目標值 90%，達成度為 65.73%。
- 2、上開執行結果主要係受下列不可抗力因素影響，倘依「行政院所屬各機關政院管制計畫評核指標」加計不可抗力因素影響金額計 477 億 6,739 萬 4 千元，本部暨所屬機關 106 年度公務預算資本門執行率為 94.02%，達成度為 100%；惟參據行政院 105 年度複評結果，爰評為黃燈。
- 3、不可抗力因素及其影響金額說明如下：
 - (1)「非執行機關所能掌握者」計 246 億 8,667 萬 5 千元，其中：
 - A、「因不可歸責於執行機關之事由，經招標未決，進度落後者」計 166 億 2,646 萬元，主要包括臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）、鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 111 年）、臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫、桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線（綠線）、臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫等。
 - B、「執行機關已在合理時間提出申請，而相關權責機關未能在規定作業期間核發核准文件，致影響計畫執行進度者」計 47 億 6,035 萬 8 千元，主要包括高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫、高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫等。
 - C、「因政府法令新定、變更，或民眾相關權益人抗爭影響，須調整原計畫或變更設計，或須協調解決紛爭，致進度落後者」計 32 億 6,749 萬 3 千元，主要包括臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫、臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊線及蘆洲支線建設計畫等。
 - D、「國外採購支出，因受他國政府、廠商未能配合，致進度落後者」計 2,624 萬 4 千元，包括桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線（綠線）等。
 - E、「因民意機關之決議，或未能適時審通過相關法案，致所列預算無法據以執行，進度落後、緩辦或停辦者」為智慧運輸系統發展建設計畫，計 612 萬元。
 - (2)「上級機關核定或同意變更原工程施工或設計致影響工進者」計 21 億 5,081 萬 5 千元，主要包括桃園機場聯外捷運延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫、臺灣國內商港未來發展及建設計畫（101-105 年）-金門港埠建設計畫等。
 - (3)「受天災、地質及天候等自然環境影響者」9 億 8,649 萬 1 千元，主要包括金門大橋建設計畫、臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106-110 年）-馬祖港埠建設計畫等。

(4) 「執行政府節約措施或辦理招標致預算節餘未辦保留者」因計畫節餘數均已計入執行數，爰此項目無須重複列計不可抗力因素影響數。

(5) 「其他不可歸責於執行機關之事由」計 199 億 4,341 萬 3 千元，主要包括臺灣桃園國際機場聯外捷運系統計畫、臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫、臺北捷運系統環狀線建設計畫（第一階段）等。

2、關鍵績效指標：機關於中程歲出概算額度內編報情形

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
衡量標準	--	【(本年度歲出概算編報數－本年度中程歲出概算額度核列數)÷本年度中程歲出概算額度核列數】×100%	【(本年度歲出概算編報數－本年度中程歲出概算額度核列數)÷本年度中程歲出概算額度核列數】×100%	【(本年度歲出概算編報數－本年度中程歲出概算額度核列數)÷本年度中程歲出概算額度核列數】×100%
原訂目標值	--	5%	5%	5%
實際值	--	0%	0%	0%
達成度	--	100%	100%	100%
初核結果	--	★	★	★
複核結果	--	▲	▲	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列衡量標準：

【(本年度歲出概算編報數－本年度中程歲出概算額度核列數)÷本年度中程歲出概算額度核列數】×100%

績效衡量暨達成情形分析：

106 年辦理本部暨所屬機關 107 年度公務預算歲出概算編報數 850 億 1,302 萬 5 千元，較 107 中程歲出概算額度核列數 1,097 億 8,923 萬 7 千元，減少 247 億 7,621 萬 2 千元，主要係配合行政院編列前瞻特別預算，部分建設計畫由總預算移編至前瞻特別預算所致，本部 107 年度歲出概算編報數未超出歲出概算額度核列數，達原訂目標值，達成度為 100%。

二、關鍵績效指標相關計畫活動之成本

單位：千元

關鍵策略目標	計畫名稱	105 年度		106 年度		與 KPI 關聯
		預算數	預算執行進度(%)	預算數	預算執行進度(%)	
合計		101,711,840		121,878,695		
(一) 提升公共及綠能運輸服務水準	小計	45,321,072	77.37	56,522,137	94.93	公共運輸市占率
	一般運輸研究計畫	10,035	100.00	9,500	100.00	
	公路公共運輸多元推升計畫	0	0.00	3,590,812	77.89	
	嘉義市區鐵路高架化計畫	0	0.00	87,000	6.47	
	基隆火車站都市更新站區遷移計畫	599,399	80.09	399,462	85.79	

智慧運輸系統發展 建設計畫(106-109 年)	0	0.00	546,000	41.90	
臺北捷運系統環狀 線建設計畫(第 1 階 段路線)	10,086,101	92.42	6,577,087	100.00	
臺北都會區大眾捷 運系統工程計畫一 萬大中和樹林線規 劃報告及周邊土地 發展計畫	4,464,939	84.77	8,424,079	97.00	
臺北都會區大眾捷 運系統工程計畫一 信義線向東延伸段 規劃報告及周邊土 地發展計畫	864,974	29.90	540,872	97.82	
臺鐵南迴鐵路臺東 潮州段電氣化工程 建設計畫	1,184,257	94.40	4,071,998	96.97	
臺灣桃園國際機場 聯外捷運系統延伸 至中壢火車站規劃 報告及周邊土地發 展計畫	2,374,300	88.60	2,530,912	85.00	
臺灣桃園國際機場 聯外捷運系統建設 計畫	10,140,845	90.99	14,917,749	93.16	
花東線鐵路整體服 務效能提升計畫	1,127,540	94.60	761,074	100.00	
花東線鐵路瓶頸路 段雙軌化暨全線電 氣化計畫	1,655,435	80.10	908,592	100.00	
運輸科技應用研究 計畫	47,020	100.00	25,320	100.00	
金門大橋建設計畫	2,785,203	45.48	1,893,417	99.81	
高速鐵路站區聯外 道路系統改善計畫	266,443	100.00	1,473,782	100.00	
高雄鐵路地下化延 伸鳳山計畫	2,047,202	100.00	1,182,721	100.00	
國道 3 號龍潭路段 增設交流道工程	12,750	44.39	9,785	100.00	
國道 3 號銜接台 66 線增設系統交流道 工程	17,400	0.00	17,400	37.93	例假日臺北高雄尖 峰時段旅行時間
國道 3 號增設鹽埔	87,048	135.96	158,679	99.62	

	交流道工程						
	國道 4 號臺中環線 豐原潭子段計畫	7,295,293	32.43	8,141,217	102.27		
	全國自行車友善環 境路網整體規劃及 交通部自行車路網 建置計畫	254,888	98.87	254,679	100.00	提升自行車環島及 區域主幹路網自行 車使用成長率	
(二) 提升海空運 服務競爭力	小計	500,000	100.00	3,641,416	87.03		
	臺灣桃園國際機場 第三航站區建設計 畫	500,000	100.00	3,641,416	87.03	國際及兩岸航空客 運量(含過境)	
(三) 建構安全交 通環境，落實運輸 風險管理	小計	47,749,942	72.67	55,012,679	101.51		
	公路養護計畫	0	0.00	6,625,013	150.50		
	台 9 線蘇花公路山 區路段改善計畫	9,172,456	78.47	8,422,408	95.63		
	台 9 線南迴公路拓 寬改善後續計畫	3,452,692	101.95	4,467,302	95.35		
	國道 1 號幼獅交流 道改善工程	97,022	31.59	81,371	100.00		
	國道 3 號田寮 3 號 高架橋及中寮隧道 長期改善工程	57,428	95.11	89,923	168.73		
	國道高速公路後續 路段橋梁耐震補強 工程	0	0.00	1,300,000	96.92		
	生活圈道路交通系 統建設計畫(公路系 統)4 年(104-107)計 畫	6,187,309	54.49	3,865,711	98.42	降低「事故 30 天內 死亡案件」道路交 通事故	
	省道改善計畫	3,905,210	74.73	5,738,275	100.00		
	臺中都會區鐵路高 架捷運化計畫	3,069,170	69.55	3,103,431	92.37		
	臺南市區鐵路地下 化計畫	806,646	23.86	1,159,354	97.64		
	西濱快速公路後續 建設計畫	9,172,159	94.74	9,591,911	99.38		
	鐵路行車安全改善 六年計畫(104 至 109 年)	4,740,479	11.90	4,550,434	91.95		
	高雄市區鐵路地下 化計畫	4,453,010	100.00	4,012,410	96.26		
	松山機場跑道整修 工程	28,373	100.00	55,976	37.89	飛安風險值	
臺灣桃園國際機場	1,249,000	94.34	333,591	100.00			

	道面整建及助導航設施提升工程計畫					
	臺灣桃園國際機場塔臺暨整體園區新建工程	396,640	90.73	623,285	93.04	
	金門尚義機場海側護岸堤防設施工程	0	0.00	38,356	10.25	
	高雄機場跑道整建工程	962,348	0.87	953,928	0.54	
	小計	747,710	85.95	826,585	97.12	
(四) 增進郵電氣象服務效能	佈建海象監測網及精進海象預報計畫	8,600	100.00	17,574	100.00	提升氣象測報效能
	地震與海嘯測報效能提升整合計畫	367,729	71.43	452,839	100.00	
	新發射氣象衛星資料之接收及其產品應用計畫	14,405	100.00	20,234	100.00	
	氣象資訊之智慧應用服務計畫 (I)	319,000	100.00	300,000	92.05	
	發展小區域災害性天氣即時預報系統	37,976	100.00	35,938	99.99	
	小計	7,393,116	26.53	5,875,878	37.94	
(五) 妥適配置預算資源，提升預算執行效率	基隆港、臺北港及蘇澳港之港區碼頭及相關設施興建工程計畫	1,330,754	100.00	90,000	99.85	機關年度資本門預算執行率
	臺華輪汰舊換新計畫	646,100	0.00	642,500	0.00	
	高雄港客運專區建設計畫	494,692	74.70	373,000	100.00	
	高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫	4,921,570	5.31	4,770,378	37.03	

三、未達目標項目檢討

(一) 關鍵策略目標：提升公共及綠能運輸服務水準。

關鍵績效指標：公共運輸市占率

衡量標準：

依據交通部統計處「民眾日常使用運具狀況調查」結果，公式為： $(\text{受訪民眾所有旅次中使用公共運具次數} \div \text{受訪民眾所有旅次中使用公共運具、非機動運具及私人機動運具次數}) \times 100\%$

原訂目標值：16.7

實際值：0

達成度差異值：100

未達成原因分析暨因應策略：

有關公共運輸市占率資料係透過本部統計處「民眾日常使用運具狀況調查」所得，本項指標係本部比照報行政院核定之「公路公共運輸多元推升計畫（106-109年）」績效指標訂定，惟考量該指標係由電話抽樣調查取得，存有一定誤差，且近幾年差異變化不大，較不易釐清差異原因及是否為誤差範圍，經本部檢討後不宜作為績效衡量指標，爰已於106年12月6日報院同意於「公路公共運輸多元推升計畫（106-109年）」刪除該項指標，107年度施政計畫已刪除本指標。

（二）關鍵策略目標：提升海空運服務競爭力。

關鍵績效指標：臺灣國內商港未來發展及建設計畫(106-110年)達成之客運量

衡量標準：

金門港、馬祖港、布袋港及澎湖港客運量人數

原訂目標值：335

實際值：307.63

達成度差異值：8.17

未達成原因分析暨因應策略：

- 1、106年度國內商港客運量總計為307.63萬人次（金門175.44萬人次、馬祖17.01萬人次、布袋：53.81萬人次、澎湖：61.38萬人次），較前一年度成長1.86%。
- 2、未達成原因：金門港及馬祖港客運量多來自小三通旅客，該兩港104年客運量為191.45萬人次，惟因受105起兩岸關係，及馬祖港遇福州長門大橋施工時有交通管制致航班停駛等因素，106年客運量雖仍持續成長至192.01萬人次，然成長幅度未如預期。
- 3、因應策略：
 - （1）若排除小三通旅客因兩岸關係致成長不如預期之不可抗力因素，觀以澎湖及布袋商港客運量成長情形，其自104年客運量98.32萬人次，至106年已大幅成長至115.19萬人次，成長幅度高達17.15%。
 - （2）為持續提升客運量，金門及連江縣府已朝旅客自由行更方便性努力，如大陸民眾原需5日辦理交流簽證時間，縮減至僅需3日辦理旅遊簽證即可；另縣府亦積極與對岸研商小三通航線觀光利多配套措施，持續爭取兩岸旅展及運動會等，以吸引陸客至離島旅遊。至布袋與澎湖兩港部分，除賡續辦理港埠相關設施工程興建維護，及招商引進民間資源外，縣府、港務公司及觀光局等單位亦共同研商相關行銷宣傳活動，以促進港區觀光發展，吸引更多旅客前往。

（三）關鍵策略目標：提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值。

關鍵績效指標：觀光外匯收入

衡量標準：

觀光外匯收入

原訂目標值：4800

實際值：3745

達成度差異值：21.98

未達成原因分析暨因應策略：

- 1、106年度開拓多元市場策略奏效，雖全年度持續受大陸對台採團客限縮政策影響，然來臺旅客仍達1,073.96萬人次，再創歷年新高。惟觀光外匯收入受全球旅遊趨勢（如旅客

傾向短程、短天數旅遊及旅客縮減旅遊預算等)及來臺旅客消費習慣改變(如陸客購物消費型態改變、自由行旅客偏好選擇性價比高之旅遊產品等)等影響,致整體觀光外匯收入下降。

- 2、續鑑於我國觀光發展刻處客源結構盤整及產業關鍵轉型階段,本部觀光局秉持「越在地越國際」之市場經營思維,積極結合地方及民間資源,打造具在地特色之遊憩據點,包裝更多樣、創新之體驗遊程產品,以提升旅客重遊率及消費意願;另持續穩健開拓高潛力客源,如穆斯林、郵輪等,並依照各市場特性研訂相關行銷、宣傳與推廣計畫,以提升臺灣觀光知名度與集客力。

(四) 關鍵策略目標:增進郵電氣象服務效能。

關鍵績效指標:提升掛號小包郵件營運量

衡量標準:

年度營運量

原訂目標值:21000

實際值:19486

達成度差異值:7.21

未達成原因分析暨因應策略:

- 1、國內掛號小包郵件營運量受制於電商平臺推出超商取貨免運費營運策略下,擠壓中華郵政公司掛號小包郵件營運量。
- 2、中華郵政公司自106年8月1日起調整國內函件資費,掛號小包普通郵資調漲20%,致部分業務量移轉至國內包裹。
- 3、該公司採取因應策略如下:
 - (1)於合理成本考量下,透過議價機制積極搶占輕件小包(未逾400公克)市場,並配合便利包制式優惠價格行銷重件小包。
 - (2)刻正規劃建置機場捷運A7站郵政物流園區,建構從商品倉儲管理、訂單處理、理貨加工、包裝出貨、郵件分揀、運輸到後端派送之一條龍式服務,進一步強化郵政物流業務市場競爭力,塑造市場區隔利基,俾利達成績效目標。

肆、推動成果具體事蹟

一、提升公共及綠能運輸服務水準

- (一)本部公路總局105年度規劃以公共運輸覆蓋率較低之10個縣(12個試辦點)優先推動需求反應式運輸服務(DRTS),截至106年底止,計有嘉義縣阿里山鄉、苗栗縣泰安鄉、新竹縣尖石鄉、屏東縣春日鄉、彰化縣二林鎮、花蓮縣萬榮鄉及玉里鎮、宜蘭縣壯圍鄉、南投縣合歡山等9個試辦點已通車,偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率已達75%;另「公路公共運輸多元推升計畫(106-109年)」已將需求反應式運輸服務(DRTS)列為重點推動項目,本部將持續協助及鼓勵縣市政府建立適合當地之永續性公共運輸服務模式。
- (二)為推廣低地板公車,便利老弱婦孺、高齡及身心障礙乘客搭車需求,公運計畫已補助公路客運及市區公車業者購置逾3,000輛低地板公車(含無障礙通用大客車),目前全國市區公車低地板比例已達53%。

二、提升海空運服務競爭力

(一) 國際及兩岸航空客運量(含過境)方面：為提升空運服務競爭力，本部持續推動下列各項機場建設與相關措施：

1、擴增新南向航班，提供便捷空運服務

為拓展新南向國家空運航點及航班，本部民航局自 106 年 1 月 1 日起已將松山機場以外之高雄、臺中等機場國際航線降落費收費調降約 20%，並繼續維持新闢航線及增加班次優惠。另持續推動拓展航權、配合地方政府協調延長仍有宵禁機場之營運時間、協助配合空海聯營旅遊(Fly Cruise)在臺發展等措施，以增加航空公司進駐相關機場或增飛航班之意願，106 年我國飛航新南向國家航班數及載客人數分別成長 15%及 19%。

2、擘劃南向新國門，提升機場服務量能

高雄國際機場 2035 年整體規劃已於 106 年 9 月陳報行政院，並依國發會召會審查意見於同年 12 月函送修正報告書，俟行政院核定後將積極辦理 S 滑行道禁限建解除、新航廈及停機坪新建工程、轉運中心新建工程等建設，預計投入約 252 億元。另前開新航廈將以 114 年完工為目標；臺中國際機場 2035 年整體規劃亦將於近期陳報行政院，規劃辦理擴建既有航廈、新建停機坪滑行道，並視運量成長情形取得軍方陽西區土地進行擴建，預計投入約 225 億元，俾據以推動該等南向新國門機場建設，提升機場服務量能。

3、推展桃園機場重大建設，型塑東亞空運樞紐

持續推動桃園國際機場航空城核心計畫，在用地取得方面，現正辦理已審定都市計畫之檢討修正相關作業，並已於 106 年 11 月送交內政部都市計畫委員會專案小組審議中，後續將提請該計畫委員會審議；在開發建設方面，第三航站區建設業於 106 年 5 月正式動工，並於同年 9 月起逐步完成資通訊系統、航空地面燈光、行李處理系統、空橋系統等招標工作，以及於 12 月完成主體航廈細部設計作業。另第二航廈擴建工程亦於同年 9 月開放啟用部分南側出境報到擴建區域，以更明亮寬敞之空間提供旅客優質服務；至第三跑道建設已進入第二階段環境影響評估，朝 114 年完工目標努力推動，預期該等重大建設完成後，將有效提升桃園國際機場服務品質及能量，達到形塑東亞空運樞紐之目標。

(二) 桃園機場服務品質方面

106 年桃園國際機場獲(2016 年)國際機場協會 2,500 萬至 4,000 萬旅客分組服務品質評比第一名及(2017 年)Skytrax 世界最佳機場服務人員之雙料冠軍，為該機場參與評比以來最佳成績。自 106 年度起，桃園國際機場於國際機場協會機場服務品質(ACI/ASQ)評比晉升至 4,000 萬旅客量分組，與諸多國際標竿機場競爭。為提升服務品質，桃園機場公司除加速推動各項重大建設、持續加強服務管理，以維持營運機能並精進各項服務外，並設法提升作業效率及改善聯外交通，經查桃園國際機場 106 年度第一至第四季分別為第 8、9、8、10 名，預估年度排名可達第 10 名以上。

(三) 臺灣國際商港進出港船舶總噸位方面

臺灣國際商港 106 年進出港船舶總噸位為 1,595.48 百萬噸，較原訂目標值增加 2.93%，已達成年度目標。港務公司為因應船舶大型化及航商聯盟重組，戮力推動各項業務精進方案，提升航商到靠誘因，並興建高雄港第七貨櫃中心，以吸引大型貨櫃船舶靠泊。

(四) 臺灣國內商港未來發展及建設計畫(106-110 年)達成之客運量

106 年度國內商港客運量總計為 307.63 萬人次，其中金門港及馬祖港客運量多來自小三通旅客，因受限於兩岸關係等因素，使得客運量表現未如預期。另布袋港與澎湖港規劃朝觀光遊憩發展，因海運服務品質提升及旅行時間優勢，使得前往澎湖旅客數逐年成長，海運客運量較去年同期上升，整體運量較去年同期成長 1.86%。

三、提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值

- (一) 106 年整體來臺旅客在「開拓多元市場」及「改善旅遊接待品質」2 大執行方針下，再創歷年新高，全年度約達 1,074 萬人次，較 105 年成長 0.5%，連續 3 年突破千萬國際旅客目標。各主要客源市場中，以新南向市場首度突破 200 萬人次，正成長幅度約 27% 為最高，韓國市場亦首度突破 100 萬人次，維持正成長約 19%，歐美長線各市場亦正成長約 8~12%。且市場結構成功轉型，大陸市場占比為 25.4%，東北亞市場占比為 27.5%，新南向市場占比為 21%，客源比重更趨合理均衡。種種努力亦屢獲國際肯定，包含美國萬事達卡發布「2017 年新月評等—全球穆斯林旅遊指數 (GMTI)」評為非伊斯蘭組織國家最佳旅遊目的地第 7 名。英國權威旅遊指南「Rough Guides」更形容臺灣為「早就值得外界注意」的美麗國度，將臺灣列入 2017 年必訪的 10 大旅遊目的地等。
- (二) 於活絡國民旅遊部分，106 年度推動國民旅遊卡新制，有效提升國內觀光產業發展動能及實質收益；以 6S 理念全力推動國家風景區軟硬體設施及服務人力優化；檢討升級「臺灣觀光新年曆」系列活動，並輔導各具代表性之地方特色活動達 62 項，吸引國人積極參與；整合地方觀光資源及推展旅遊產業多元化，精進在地特色旅遊行程及產品，輔導在地旅遊產業人才多元發展，協助青年返鄉就業。推動「2017 生態旅遊年」，搭配全國四季賞螢、賞鷹、賞蝶、鯨豚等在地生態體驗系列活動，輔導旅行業者建立綠色、生態旅遊品牌，並提供產業更多發展與就業機會，106 年度觀光產業就業人數預估達 20.2 萬人，較 105 年成長約 2%。

四、建構安全交通環境，落實運輸風險管理

(一) 降低「事故 30 天內死亡案件」道路交通事故

- 1、106 年在中央及地方政府共同合作，依人車路面向，透過工程、監理、執法、教育、宣導等各種改善措施，如「汽車實際道路考驗」、「高齡化駕駛人管理」與「大型車輛安全升級」等，有效減少道路交通事故發生。
- 2、為樹立不酒駕文化，本部參照日本作法，鼓勵企業團體訂定自律公約、宣誓杜絕酒駕，並於 106 年 12 月 21 日辦理「不酒駕我行」交通部暨企業自律宣誓記者會，現場計有 55 家企業響應簽署；截至 107 年 2 月 13 日止，已有 230 家企業機關公司行號簽署。
- 3、鑑於我國年輕族群之機車交通事故死傷率最高，本部結合學校、家長與社會力量，共同改善學生騎乘機車安全，相關措施包括鼓勵大專校院開設交通安全通識課程、進校園宣導交通安全（著重入學新生），持續推動公車入校園與鼓勵學生搭乘大眾運輸；依據警政署統計，截至 106 年底止，18 歲至 24 歲騎乘機車死傷人數 9 萬 6,691 人，較 105 年減少 10,284 人（-9.61%），亦帶動整體事故傷亡人數降至 38 萬 119 人，較 105 年降低 2 萬 5,391 人（-6.26%）。

(二) 強化飛航安全管理措施飛安風險值

- 1、督導航空業者建置並落實推行安全管理系統，106 年度完成 5 家民用航空運輸業（華航、長榮、華信、立榮、遠東）安全管理有效性及 6 家維修廠安全管理系統建置之評估及檢查作業，確保各公司符合國際民航組織及我國安全管理相關規範；另鼓勵並要求航空業者提報飛航操作品質保證系統作業之分析結果，以利對飛航風險進行管控措施，提升飛航安全。另持續實施高齡飛機相關維護檢查，以確保高齡飛機持續符合適航安全條件。
- 2、輔導航空業者建立飛航組員實證訓練 (Evidence-Based Training, 下稱 EBT)，強化駕駛員航機操作技能及緊急應變處理能力，民航局於 106 年辦理 2 場 EBT 執行成效交流會，由長榮及中華航空就其實施 EBT 歷程及成效作相關報告與意見交流，並邀請國內其他民航

運輸業者共同參與，對於我國未來推動 EBT 具有相當助益，且有助於提升駕駛員之訓練考驗水準。

五、提升郵電氣象服務效能

(一) 提升掛號小包郵件業務成長：為提升掛號小包郵件營運量，減輕函件衰退之經營壓力，中華郵政公司 106 年除持續推廣「便利包服務」此一國內掛號小包優惠方案外，亦針對電子商務跨境配送商機，積極推展貨轉郵業務，帶動國際航空掛號小包業務成長。106 年中華郵政公司國內及國際掛號小包合計營運量約 1,949 萬件，雖未達成目標值 2,100 萬件（92.79%），惟營運量與上年度大致持平，衰退率已從 105 年 3.69%，降低至 106 年 0.83%。

(二) 提升氣象服務效能

- 1、為提升氣象測報效能，除持續精進預測報技術，提升氣象預報準確度及強震測報效能外，規劃推出「颱風強風災防告警細胞廣播」服務，針對即將遭受颱風劇烈強風影響之陸上地區，提供即時告警，俾利該地區民眾即時採取掩蔽及適當應變措施，保障其生命財產安全。發布之資訊可透過氣象局災防訊息彙整專區及細胞廣播產品歷史查詢系統提供其他單位及不同族群連結參考及應用。目前此產品已於 106 年 10 月 12 日完成在宜蘭縣蘇澳鎮、花蓮縣花蓮市及臺東縣臺東市的小區域即時手機告警訊息發送測試，於 106 年 11 月 1 日正式上線。另於 106 年 8 月 19 至 8 月 30 日臺北世界大學運動會期間，透過客製化網頁建置提供各比賽場館即時氣象監測數據及天氣預報資訊，並適時發布豪大雨特報、颱風警報、即時天氣訊息及天氣諮詢等精緻化氣象預報服務，創造氣象應用效益，提升我國氣象科技之國際形象。
- 2、為提升臺灣颱風預報作業能力的國際能見度，於 106 年 7 月 10 日至 14 日舉辦教育訓練課程，向菲律賓大氣地球物理和天文服務管理局（PAGASA）介紹中央氣象局颱風預報作業系統，可宣揚直接提供國外氣象單位在颱風預報實際作業上的協助。目前該局與菲律賓合作的目標是協助菲國建立一套 PAGASA 專用之颱風預報作業系統，有獨立之資料庫並且可產製 PAGASA 颱風預報和警報產品。期望在建置 TAFIS2_PAGASA 版本之過程中，達到帶動國內研發技術與國際接軌之成效。
- 3、在強震即時警報系統傳輸及應用方面，106 年度中央氣象局於全國已有超過 4,300 所高中、中小學、交通主管機關及防救災相關單位完成安裝強震即時警報接收軟體，可於地震後約 15 秒完成自動定位，1 秒內送達所有接收對象。為加值該項服務，該局同時與 11 個民間單位簽署合作契約進行後端應用開發，並於 106 年 7 月 31 日舉辦「強震即時警報發布條件調整說明會」，邀請合作傳遞強震訊息單位共同參與座談討論，以提升警報發布效能。在資料服務應用方面，106 年度透過「地球物理資料管理系統」提供各機構及個人地震資料申請共 2,771,335 筆。另在海嘯警報方面，自 106 年 11 月 13 日起推出「海嘯警報」，透過災防告警系統（PWS）主動發送「警訊通知」等級之告警訊息至民眾手機之機制，提醒將受海嘯威脅之沿海民眾即時採取掩蔽或適當應變措施。

伍、績效總評

一、績效燈號表（「★」表示綠燈；「▲」表示黃燈；「●」表示紅燈；「□」表示白燈）。「初核」表示部會自行評估結果；「複核」表示行政院評估結果。）

(一) 各關鍵績效指標燈號

關鍵策略目標	項次	關鍵績效指標	初核	複核
--------	----	--------	----	----

1	提升公共及綠能運輸服務水準	(1)	公共運輸市占率	□	---
		(2)	例假日臺北高雄尖峰時段旅行時間	★	---
		(3)	偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率	★	★
		(4)	市區客運無障礙車輛比例	★	---
		(5)	提升自行車環島及區域主幹路網自行車使用成長率	★	---
2	提升海空運服務競爭力	(1)	國際及兩岸航空客運量(含過境)	★	---
		(2)	桃園機場服務品質	★	---
		(3)	臺灣國際商港進出港船舶總噸位	★	---
		(4)	臺灣國內商港未來發展及建設計畫(106-110年)達成之客運量	▲	---
3	提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值	(1)	觀光產業就業機會	★	---
		(2)	觀光外匯收入	□	□
4	建構安全交通環境，落實運輸風險管理	(1)	降低「事故30天內死亡案件」道路交通事故	★	★
		(2)	飛安風險值	★	---
5	增進郵電氣象服務效能	(1)	提升掛號小包郵件營運量	▲	---
		(2)	提升氣象測報效能	★	---
6	妥適配置預算資源，提升預算執行效率	(1)	機關年度資本門預算執行率	▲	---
		(2)	機關於中程歲出概算額度內編報情形	★	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

(二) 績效燈號統計(僅統計院核評估部分)

構面	年度		103		104		105		106	
	燈號		項數	比例(%)	項數	比例(%)	項數	比例(%)	項數	比例(%)
關鍵策略目標	小計	初核	20	100.00	21	100.00	26	100.00	3	100.00
		複核	20	100.00	21	100.00	26	100.00	3	100.00
	綠燈	初核	19	95.00	20	95.24	22	84.62	2	66.67
		複核	14	70.00	15	71.43	19	73.08	2	66.67
	黃燈	初核	0	0.00	0	0.00	2	7.69	0	0.00
		複核	5	25.00	5	23.81	5	19.23	0	0.00
	紅燈	初核	1	5.00	1	4.76	0	0.00	0	0.00
		複核	1	5.00	1	4.76	0	0.00	0	0.00
	白燈	初核	0	0.00	0	0.00	2	7.69	1	33.33
		複核	0	0.00	0	0.00	2	7.69	1	33.33

二、綜合評估分析

- (一) 本部 106 年度所擬定之 6 項關鍵策略目標之 17 項關鍵績效指標中，評核結果為綠燈者計 12 項，占比 70.59%，較 105 年度綠燈比 84.62% 減少 14.03%，其中黃燈增加為 3 項，紅燈及白燈項數則相同。
- (二) 106 度目標達成度未達 100% 或有不可抗力因素影響之關鍵績效指標計有「公共運輸市占率」、「臺灣國內商港未來發展及建設計畫(106-110年)達成之客運量」、「觀光外匯收入」、

「提升掛號小包郵件營運量」及「機關年度資本門預算執行率」等 5 項，惟其中「公共運輸市占率」因已於 106 年 12 月 6 日報行政院同意於「公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）」刪除而無相關績效，其餘 4 項指標將列入本部未來施政重點與努力方向之一。

(三) 上開相關指標經各主辦機關（單位）切實檢討並研擬相關因應措施（詳「四、未達目標項目檢討」），其內容與做法實屬適切，本部將於相關考核機制督導改善效果，以求落實。

陸、附錄：前年度行政院複核綜合意見辦理情形

一、提升公共運輸服務水準方面：

部分客運業者為反映勞動法令新制增加之成本，已陸續採取調整票價做法，基於推動勞動新制之目的係為使勞工包括客運駕駛能有合理之工時及待遇，進而守護乘客之生命安全，請務必充分掌握成本與價格之間連動情形，以保障乘客及業者雙方之權益。另為改善整體公路運輸環境，推廣民眾使用公共運輸，達成運量每年提高 5% 之績效目標，請持續落實「公路公共運輸多元推升計畫」等核定計畫，採取多元服務供給、需求及資源整合、協作行銷等執行策略，改善公路運輸體質，提高公共運輸服務品質及節能減碳成效。

辦理情形：

為擴大推廣民眾樂於使用大眾運輸工具，本部自 99 年開始以每年約 30-35 億元經費資源推動公路公共運輸計畫，包括「99-101 年公路公共運輸發展計畫」及「102-105 年公路公共運輸提昇計畫」，公路公共運輸載客量由 98 年 10.39 億人次成長至 105 年 12.23 億人次；另本部自 106 年起推動「公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）」4 年期計畫，預計 4 年投入 150 億元經費協助地方政府及客運業者改善公共運輸經營環境與服務品質，經檢視 106 年公路公共運輸載客量為 12.35 億人次，達成「公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）」訂定較 104 年載客量成長 0.5%（12.26 億人次）之績效目標。

二、提升海空運服務水準方面：

105 年桃園國際機場旅客量突破 4,000 萬人次，惟鑒於 105 年 6 月機場淹水事件，請全面檢討機場航廈及硬體建設，改善設計規劃、施工、需擴增與擴修等先天問題，並加強管控興建中重大建設期程及品質，與國際標竿機場交流學習，務實推動機場營運建設。另近年亞洲郵輪市場持續成長，我國郵輪產業之未來發展，應使其在觀光產業中扮演重要角色，請與地方政府密切合作，透過城市特色全盤規劃，展現郵輪產業發展之具體成效，同時滿足國際觀光持續發展需求。

辦理情形：

(一) 有關檢討機場建設、管控建設期程與品質及與國際標竿機場交流學習方面，茲說明如次：

1、檢討機場建設：桃園機場公司已持續就機場建設涉及之維生系統防災設計、應變機制和加強演練、改善內部組織並引進外部監督、管線圖說數位化、系統升級與主動維修、機場外環境系統改進與合作作為、排洪工程改良、專家會診重大工程及未來發展等項持續進行相關改善。

2、管控建設期程與品質與國際標竿機場交流學習：桃園機場公司為加強管控興建中重大建設期程及品質，在管控期程方面，由該公司每週定期召開設計督導及施工協調會議，檢討進度，針對落後工項研擬相關對策因應，每月由 2 位副總經理召開重大工程協調中心會議加強管控施工進度，並由總經理召開購建固定資產預算執行暨工程進度檢討會議，本部亦以每月召開重大工程督導會報委員會及按月列管重要在建工程執行進度檢討機制，控管此二項建設計畫執行情形。另於管控建設品質方面，桃園機場公司依據「公共

工程施工品質管理作業要點」相關規定辦理定期或不定期工程督導作業，檢視工程主辦機關、專案管理廠商、監造單位及施工廠商之執行情形，輔導工程執行單位改善缺失、趕趕進度等，並配合本部及行政院公共工程委員會辦理施工查核作業，落實品質控管，同時亦持續與新加坡樟宜、韓國仁川、香港赤鱘角、荷蘭阿姆斯特丹等國際標竿機場就機場規劃與建設等範疇交流學習，以更宏觀先進的角度，審視桃園機場未來發展，朝東亞樞紐機場目標邁進。

(二) 有關國際郵輪方面：

- 1、成立行政院觀光發展推動委員會「推動臺灣郵輪產業發展專案小組」，跨部會協調及整合中央及地方發展意見，提供國際郵輪來臺友善環境，並帶動相關航運、運補、維修、服務、人才及觀光產業發展。
- 2、積極推動亞洲郵輪市場整合行銷（Asia Cruise Cooperation，ACC）及邀集相關單位與地方政府共同參與國際重要郵輪展，加強臺灣及各地方政府郵輪觀光資源曝光，爭取國際郵輪彎靠或以臺灣為母港發展，形塑臺灣為亞洲郵輪重要目的地意象。

三、落實交通安全方面：

105 年 A1 類道路交通事故件數及死亡人數，連續 5 年下降，惟鑒於國道五號南港系統交流道遊覽車翻覆事故，凸顯國內旅遊產業生態、遊覽車安全管理等結構性問題仍待策進，請落實提升車輛結構安全、完善檢測標準、建立有效攔檢機制，加速淘汰惡性競爭或不肖業者及高風險旅遊產品，並加強勞動檢查，採取更為積極之預防措施，建立一個更完善有效之安全管理制度，提升國內旅遊品質及安全。

辦理情形：

- (一) 我國自 87 年起推動導入實施車輛型式安全審驗制度，並自 95 年起分階段調和導入 43 項聯合國 UN/ECE 大客車安全法規，且另訂有相關補充作業規定及各項強化管理措施等，已較 UN/ECE 規定及其他國家法規多，且近年隨著法令要求更趨嚴格，對於車輛安全及品質有相當程度之提升。
- (二) 另為提升大客車行駛安全，確保發生翻覆事故時大客車內部乘客仍能保有適當之生存空間，減少乘客受車身結構擠壓而造成傷亡之可能，本部已於 96 年 1 月 31 日訂定發布「大客車車身結構強度安全檢測基準」，並自 97 年 12 月 31 日起實施。大客車車身結構強度之檢測，以「整車翻覆」試驗或以「車身段翻覆」、「車身段靜態擠壓」、「電腦靜態擠壓計算」及「電腦模擬整車翻覆」等 4 種等效試驗方式執行，申請者可選擇 1 種方式實施檢測，惟大客車車身結構強度之檢測係屬破壞性檢測，車輛實際翻覆測試後，車身已破壞，爰實務上並無要求已領照使用之車輛再執行本項基準測試之可能。另已領照之使用中大客車為打造完成車之狀態，車輛外觀已蒙皮且內部已具有裝潢，如採用非破壞性電腦模擬整車翻覆分析，難以取得該車輛骨架結構狀況，實務上進行模擬檢測亦有其困難。
- (三) 鑑於 106 年 2 月 13 日發生國道五號遊覽車翻覆事故後，引發社會大眾對於車身結構強度等法規熱烈關注討論，本部公路總局已著手檢討該項車輛安全法規推動實施過程中，因其不同法規時期導入所導致之差異性，藉由行政監理加強措施研擬分級分群管理之可行性，提升使用中車輛安全，本部亦將持續關注聯合國 UN/ECE 車輛安全法規發展，適時調和導入國內實施。

四、提升郵政及氣象服務水準方面：

國內與國際掛號小包郵件營運量較 104 年減少，請利用既有資源基礎發揮優勢，掌握市場需求，持續擴展、提供物流整合服務，提升業務營運競爭力。另在擴展氣象服務量能部分，請持續精

進預測報技術，落實觀測現代化與災防化、預報精緻化與活用化、服務多元化與口語化之推動策略，強化氣象資訊之應用服務。

辦理情形：

(一) 掛號小包郵件營運量方面：

- 1、106 年掛號小包郵件營運量 1,949 萬件雖未達成目標值，惟衰退率已從 105 年 3.69%降至 106 年 0.83%，主要影響因素如下：
 - (1) 便利包服務自 102 年開辦，在開辦初期數年均大幅成長下基期已高，業績成長不易。另掛號小包係屬競爭性業務，進入門檻不高，民營業者於都會區低價競攬情況日益嚴重，分食小包配送市場。
 - (2) 大型網購業者為積極爭搶市占率，106 年紛紛以自有行銷資源補貼，持續辦理交易滿額便利商店店配免運費促銷活動。而中華郵政公司為國營事業單位，業務宣導費預算有限，且須依相關規定支用，難以因應外界廠商商業惡性競爭作法。
 - (3) 郵資調整造成業務移轉，部分重件小包（逾 400 公克，郵資 80 元以上者），改以包裹交寄（同縣市 70 元）。
- 2、鑑於上述大型網拍業者店配免運費應屬短期促銷措施，營運終需回歸商業本質，中華郵政公司將密切關注業界動態，積極與大宗客戶溝通聯繫，並適時辦理業務行銷推廣活動。

(二) 有關擴展氣象服務量能方面：

透由觀測現代化與災防化、預報精緻化與活用化、服務多元化與口語化 3 個策略面向，持續精進預測報技術及強化氣象資訊應用服務。

- 1、觀測現代化與災防化：：含更新傳統及探空觀測設施共 7 站；增建 16 座高山及離島自動氣象站、並汰換增設東部與宜蘭花蓮自動站累計達 515 站；於北臺灣閃電密集區增設 4 座閃電偵測站，合計 18 座閃電偵測站；新建蘭嶼資料浮標及吉貝潮位站，累計建置海象測站共 36 站；新建林園防災降雨雷達、東沙島剖風儀各一站，近岸海象雷達 2 站，累計共 10 站；完成新一代地震觀測系統 5 座井下地震站儀器裝設，累計完成 59 座觀測站建置，另新建完成 2 座井下地震觀測站站房及井體及 3 座即時地震海嘯觀測站，擴建海纜長度 70 公里，總長度達 115 公里；更新 15 座農業氣象站，另增設 1 座苗栗農改場大湖分場農業氣象站，累計更新 26 站，增設 2 站。
- 2、預報精緻化與活用化：完成氣象局全球系集預報系統（CWB/GEPS）45 天預報系統上線作業；完成氣象局系集高更新頻率、高解析度雷達資料同化系統（LETKF）上線作業，進一步支援未來之混和變分-系集雷達資料同化系統；完成第二代先進交談式天氣處理系統（AWIPS II）臺灣本土化與水文地理資訊檔圖資；優化全球颱風路徑系集預報，引進國際新一代海洋模式，更新海氣偶合氣候預測系統，建立作業化技術，提供乾旱、極端降雨、春雨、熱浪、颱風之發展趨勢預測產品；完成新版 TWRF 颱風模式系統上線作業，最近 5 年（102-106）平均之 24 小時颱風路徑預報誤差由 89.5 km 降低為 81.8km，相較於前一 5 年（101-105）準確度提升達 8.5%。
- 3、服務多元化與口語化：針對公眾服務方面，推出「颱風強風災防告警細胞廣播」服務，提前於 2~3 小時針對即將遭受颱風劇烈強風影響之陸上地區，提供 4G 手機接收颱風強風即時告警訊息；為減少民眾對氣象資訊的錯誤認知，新增颱風暴風圈的特性解釋，明確指出並說明其不對稱之分布，並於網頁上提供輔助說明颱風特性、颱風暴風圈分布及影響區域提供防災決策參考；建置「中央氣象局數位科普網」以寓教於樂的方式達成生活有氣象的目的；完成氣象開放資料平台網頁改版，強化美工設計及會員登入功能、新增

資料預覽功能、新增推廣發展及應用活用頁面、擴增後臺統計資料查詢介面；新增藍色公路海流預報及本局全球資訊網之休閒漁港、海水浴場及海釣地區波浪與海流預報產品；完成氣象產品供應平台數值模式產品供應規劃，至 106 年底用戶達 61 個，上架資料達 445 項；客製化防救災強震訊息應用服務，透過東森電視臺、三立電視臺、TVBS 電視臺、中天電視臺及中視電視臺進行強震警報即時推播，以利防災單位、媒體及民眾即時因應；辦理「氣候變遷調適與應用論壇」，除現場演講外並錄製短片上傳網路；建置「中央氣象局歷史展示」，透過陳列百年來氣象發展過程中珍貴的文物與紀錄，傳承氣象歷史。

五、提升觀光服務水準方面：

105 年來臺旅客數 1,069 萬人次，創歷年來新高，且觀光外匯收入達 4,639 億元，惟在陸客仍可能持續銳減之不利因素下，請配合政府新南向政策，兼顧各客源市場之發展潛力，持續精進各目標市場相對應行銷、宣傳、推廣措施，並積極營造國際旅客來臺旅遊亮點，建構優質友善旅遊環境，結合配套交通服務及旅遊資訊智慧化服務，協助旅館業提升服務品質、營造經營環境，全方位提升臺灣觀光價值，提振國際觀光競爭力。

辦理情形：

為持續奠定臺灣觀光發展從量變到質變之轉型契機，本部觀光局刻正積極推動「Tourism 2020-臺灣永續觀光發展方案（106-109 年）」，秉「創新永續，打造在地幸福產業」、「多元開拓，創造觀光附加價值」、「安全安心，落實旅遊社會責任」為核心目標，透過「開拓多元市場、活絡國民旅遊、輔導產業轉型、發展智慧觀光及推廣體驗觀光」5 大策略及 21 項執行計畫，持續促進觀光產業優化轉型、深耕在地遊憩亮點、行銷特色旅遊景點及產品、引導智慧觀光加值應用、推廣綠色運輸及關懷旅遊等，引導臺灣觀光朝創新、多元、優質、安全及永續等目標發展，全方位提升觀光價值與競爭力，形塑臺灣成為「友善、智慧、體驗」之亞洲重要旅遊目的地。

六、跨域加值公共建設及科技發展財務規劃方案方面：

針對後續公共建設計畫，請依據「公共建設計畫及周邊整合規劃申請與審查作業要點」及回歸預算法相關規定，強化建設主體與周邊之整合規劃，落實計畫財務自償精神，達到建設經費摺節與開源之目的。

辦理情形：

本部「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」及「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」已將相關財務規劃理念納入，後續審議階段亦要求主辦單位遵照前開要點規定辦理。

七、提升行政效率及財務管理方面：

105 年「行政院推動公共建設方案列管計畫」預算達成率較 104 年降低，請於公共建設推動會報加強管控公共建設計畫工程及經費執行情形，協助排除工程推進窒礙因素，加速推動公共建設，發揮投資效益，穩定國內經濟成長。

辦理情形：

- (一)「行政院推動公共建設方案列管計畫」係配合行政院公共工程委員會選項列管當年度可支用預算數達一億元以上之公共建設計畫，各年度列管計畫數不同，各計畫執行難易度亦不同，以各年度達成率作為比較值，未符比例原則，先予敘明。
- (二)為有效掌控預算執行成效，106 年除定期召開委員會議依列管追蹤會議結論重點事項、滾動式檢討各列管計畫之預算及進度執行成效外，並自 6 月起啟動預算執行成效預估及檢討，加強列管執行成效不佳之計畫，要求主辦機關進行專案檢討報告，研商提升執行成效之對策，

另自年初起，由政務次長及技監分別率隊，視察執行落後及重點計畫，瞭解執行困難問題，協助解決，且對於須進行跨部會協調事項，善用行政院公共工程委員會現行協調機制，協助各工程主辦機關排除困難，期有效縮短處理時效；106 年度本部整體預算達成率為 91.65%，已達 90%執行目標。

八、智慧運輸為目前國家重要政策之一，建議後續交通建設規劃預留建置智慧運輸設施之彈性，並定期檢視推動指標達成率，檢討確認投入之經費及人力，並就計畫推動內容與國內產業連結，進而帶動相關軟體開發及技術升級，並與國際接軌創造產業輸出機會。

辦理情形：

本部已遵照辦理，刻正辦理 4 年期「智慧運輸系統發展建設計畫（106-109）」，除補助地方政府建置各地區所需智慧運輸設施及推動自動駕駛巴士試運行外，本部所委辦之「車聯網技術應用於機車安全改善之研究與場域試驗計畫」與「臺北都會區及宜蘭縣交通行動服務建置及經營計畫」，以及補助公路總局執行之「推動大型車行車視野輔助系統計畫」與「遊覽車裝置 GPS 車機設備計畫」，皆有利帶動國內運輸服務業升級及提升交通安全，進而累積台灣智慧運輸發展經驗，未來可望跨足海外接軌國際。

柒、行政院評估綜合意見

- 一、提升公共及綠能運輸服務水準方面：106 年偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率達到 75.51%，超越原訂 75%目標值，主要係因偏鄉地區擴大試辦需求反應式公共運輸（DRTS）所致，此一透過補助方式提升民間單位、地方政府經營偏鄉運輸路線更為彈性之作法，建議持續追蹤試辦路線實際經營及運量培養成果，以逐步展現公共運輸服務績效。另 106 年以「公共運輸市占率」指標取代「客運載客量」指標，因公共運輸市占率指標存在調查誤差及成長趨緩，再於 106 年 8 月修正「公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）」時刪除該指標，且經查原客運載客量指標於 104 年負成長後雖已逐年恢復正成長，惟仍未達到 103 年客運載客量水準，請就公路公共運輸相關計畫確實檢討過往年度執行情形，並藉由訂定妥適績效指標等措施，控管達成強化公共運輸服務品質與競爭力之計畫目標。
- 二、提升海空運服務競爭力方面：106 年桃園國際機場旅客量持續增加逾 4,400 萬人次，帶動我國國際及兩岸航線（含過境）旅客量屢創新高，桃園國際機場為因應旅客量已超過第 1 及第 2 航廈設計容量，刻正擴建第 2 航廈及興建第 3 航廈，惟 2 計畫均無法依原定時程（106 年底、109 年底）完工，請強化計畫要徑工項之進度管理，積極協調解決工程執行遭遇問題。另國際商港進出港船舶噸位成長趨緩，其中臺北港及臺中港 106 年已較 105 年呈現負成長，為因應國際貨櫃航商重組海運聯盟、調派大型貨櫃船整併聯營之趨勢，除加強港埠建設提升大型貨櫃船舶靠泊之競爭力外，請研議提供友善租約及服務等措施，藉由有利於航商營運之實質誘因，爭取航商長期租約或投資經營我國國際商港。
- 三、提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值方面：觀光外匯收入受全球旅遊趨勢（如旅客傾向短程、短天數旅遊及旅客縮減旅遊預算等）及來臺旅客消費習慣改變（如陸客購物消費型態改變、自由行旅客偏好選擇性價比高之旅遊產品等）等影響，致影響整體觀光外匯收入，爰此，行政院已於 107 年 1 月 4 日核定「Tourism 2020－臺灣永續觀光發展方案（106-109 年）」，請依國家發展計畫之永續觀光發展策略，從短期輔導產業轉型升級，至長期引導產業多元發展，整合跨部會及地方資源，並落實推動前揭院核方案五大執行策略之各項觀光提振措施，發揮臺灣獨有之觀光資源及產業優勢，使臺灣成為國際旅客亞洲旅遊重要目的地。

- 四、建構安全交通環境，落實運輸風險管理方面：106 年道路交通事故 A1 類（24 小時內）及 30 天內死亡人數連續 6 年下降，惟與國際主要國家比較每 10 萬人死亡人數，仍高於 2 倍以上，且道路交通事故死亡事故中，以使用機車者占總死亡人數超過 4 成為最高，肇事原因包含行駛速度過高、安全駕駛知識不足、駕駛技巧與應變能力不足等，請持續落實推動「道路秩序與交通安全改進方案」各項重點項目及工作執行計畫，並結合「機車交通政策白皮書」之交通事故防制策略，以降低事故發生機率及嚴重性。
- 五、增進郵電氣象服務效能方面：國內與國際掛號小包郵件營運量連續 2 年減少，且 106 年營運量僅達目標值之 92.79%，為利後續年度達成本績效指標所訂逐年提高之目標值，請確實檢討實際營運量未能提升之原因，研議結合近期推動之「貨轉郵」、郵政商城等業務，併同審酌績效目標訂定事宜，以展現整體郵務業務績效。另在提升氣象測報效能部分，針對近期規劃推動之「農漁業健康環境形塑—運用客製化天氣與氣候資訊」計畫、地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫等，請積極推動辦理，俾利強化農漁業災害及地震海嘯預警效能。